Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2016–2017

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

256

Vragen van het lid **Bergkamp** (D66) aan de Staatssecretarissen van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, van Infrastructuur en Milieu en van Economische Zaken over *problematiek rondom onveilige scootmobiels* (ingezonden 26 september 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Rijn** (Volksgezondheid, Welzijn en Sport), mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 24 oktober 2016).

Vraag 1
Bent u bekend met het bericht «Meeste ongevallen scootmobiel door omvallen»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Bent u op de hoogte van het aantal ongevallen met een scootmobiel in het afgelopen jaar? Zo ja, kunt u aangeven hoeveel dit er waren? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid dit te onderzoeken?

Antwoord 2
In 2015 zijn 41 er verkeersdoden gevallen onder gemotoriseerde invalidenvoertuigen, waaronder scootmobielen[2]. In 2015 zijn 2700 mensen behandeld op een spoedeisende hulpafdeling van een ziekenhuis na een ongeval waarbij een scootmobiel betrokken is geweest, hiervan werden 800 mensen opgenomen in het ziekenhuis (bron: VeiligheidNL).

Vraag 3
In hoeverre ontvangt u signalen dat er ongelukken gebeuren met scootmobiels met drie wielen, die voorkomen hadden kunnen worden als de scootmobiels stabieler waren? Zo ja, hoe vaak komen dergelijke ongelukken voor?

[1] http://www.nu.nl/binnenland/3523339/meeste-ongevallen-scootmobiel-omvallen.html
[2] Kamerstuk 29 398, nr. 500

ah-tk-20162017-256
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2016

Antwoord 3
De precieze relatie tussen de ongevallen en technische eigenschappen is nog niet goed te leggen. Er is onderzoek verricht door VeiligheidNL, in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, onder mensen die op de Spoedeisende Hulp (SEH) terechtkomen vanwege een scootmobielongeval. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat de ongevallen aan een combinatie van factoren toe te schrijven zijn, zoals de toestand van de weg, de stabiliteit van de scootmobiel en de rijvaardigheid van de bestuurder. Uit de studie bleek dat bij 20% van de slachtoffers de wielen op ongelijke hoogte kwamen te staan (bijvoorbeeld een schuine stoeprand of een hobbel of kuil in de weg), waardoor de scootmobiel is gekanteld. Bij 16% was men aangereden door iemand anders. Bij 15% botste men ergens tegenop en bij 14% van de slachtoffers was er sprake van een bedieningsfout.
Momenteel voert SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) een dieptestudie uit naar scootmobielongevallen. In dit onderzoek wordt verder ingezoomd op de oorzaak van het ongeval. Het onderzoek beoogt ook meer inzicht te verschaffen in de rol van het aantal wielen van een scootmobiel bij een ongeval. De Minister van I en M verwacht eind 2017 de resultaten van dit onderzoek.

Vraag 4
In hoeverre deelt u de mening dat een scootmobiel met drie wielen een groter gevaar kan vormen voor de bestuurder in vergelijking met een scootmobiel met vijf wielen, bijvoorbeeld kijkend naar de stabiliteit van het voertuig?

Antwoord 4
Deze mening is op basis van de beschikbare onderzoeken niet te onderbouwen. Zie in dit verband ook mijn antwoord op vraag 3. Wel zijn de voor- en nadelen van een scootmobiel met 3, 4 of 5 wielen op een rij gezet binnen het programma Blijf Veilig Mobiel[3]. Binnen dit programma is een keuzewijzer (in de vorm van brochure en in digitale versie) opgesteld om mensen te ondersteunen bij het uitzoeken van een scootmobiel. Hierin is ook aandacht voor de stabiliteit van scootmobielen. Daarnaast is binnen dit programma ook een cursus-handleiding «scootmobieltraining» ontwikkeld en naar alle gemeenten gestuurd.[4]

Vraag 5, 6
In hoeverre bent u van mening dat een gemeente correct handelt wanneer zij de vraag om een veilige scootmobiel met vijf wielen naast zich neerlegt en in plaats daarvan een onveilige scootmobiel met drie wielen uitgeeft? Zo ja, kunt u dit toelichten? Zo nee, waarom niet?
Heeft u ook signalen ontvangen dat gemeenten dit verzoek naast zich neerleggen? Zo nee, bent u bereid hier specifiek navraag naar te doen?

Antwoord 5, 6
Zie mijn antwoorden op de vragen 3 en 4. In zijn algemeenheid draagt de gemeente verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de aan ingezetenen verstrekte voorzieningen van maatschappelijke ondersteuning. De voorzieningen dienen op grond van de Wmo 2015 veilig, doeltreffend, doelmatig en cliëntgericht te zijn; deze eisen dienen te worden doorvertaald via de inkoopcontracten naar leveranciers. Deze leveranciers zijn op basis van de Wmo 2015 en de Wet op de medische hulpmiddelen en de daarbij behorende besluiten ook direct gehouden aan de daarin vastgelegde kwaliteitseisen.
De wettelijke opdracht in de Wmo 2015 om waar nodig de zelfredzaamheid en participatie van een ingezetene te ondersteunen met een passende voorziening, brengt met zich mee dat de gemeente zich in individuele situaties ook een oordeel vormt over het vermogen van betrokkene om zich met een scootmobiel in het verkeer te begeven. De gemeente kan hierbij niet in de plaats treden van de verantwoordelijkheid van de aanvrager zelf, maar kan wel het gesprek voeren over veiligheid en wijzen op de risico's ten

---

[3] https://www.blijfveiligmobiel.nl/mobiliteit-vervoer/scootmobiel
[4] amazonaws.com/media.blijfveiligmobiel.nl/111115_CursusboekScootmobiel_binnenwerkDEF.pdf

aanzien van veiligheid en het belang van rijvaardigheid. Zoals ook aangegeven in antwoord op vraag 4 kan de gemeente ook een scootmobieltraining aanbevelen of organiseren via Blijf Veilig Mobiel voor de inwoners die een scootmobiel hebben en/of krijgen indien de gemeente dit nodig acht[5].

Vraag 7
Kunt u aangeven in hoeverre het aantal uitgiften van scootmobiels met drie of vijf wielen veranderd is in het afgelopen jaar in vergelijking met het aantal uitgiften van voor de decentralisaties?

Antwoord 7
Nee. Deze informatie op landelijk niveau is niet beschikbaar.

Vraag 8, 9
In hoeverre deelt u de mening dat er mogelijkerwijs zorgkosten voorkomen kunnen worden door de uitgifte van scootmobiels die wel veilig zijn en daarmee bijdragen aan de veiligheid?
Kunt u aangeven welke concrete acties u wilt ondernemen om te voorkomen dat scootmobiels met drie wielen worden uitgegeven terwijl de gebruiker minder risico loopt bij scootmobiels met vijf wielen?

Antwoord 8, 9
Ik deel het belang van veilige voorzieningen en de stelling dat onveilige voorzieningen kunnen leiden tot extra zorgkosten. Het is dan ook van belang om een verdiepend inzicht te krijgen in de factoren die de veiligheid met name bepalen en op grond daarvan waar nodig gerichte maatregelen te treffen. Zie hiervoor mijn antwoord op vraag 3.

Vraag 10
Kunt u aangeven of scootmobiels op systematische wijze gekeurd worden als zijnde consumentenproduct? Zo ja, hoe is het mogelijk dat er gevaarlijke en instabiele scootmobiels op de markt verschijnen? Zo nee, waarom gebeurt dit niet en hoe waarborgt u dan de veiligheid van bestuurders van scootmobiels?

Antwoord 10
Afhankelijk van de bestemming en het beoogd gebruik dat de fabrikant aan een scootmobiel geeft, kan er sprake zijn van een medisch hulpmiddel. Indien er sprake is van een medisch hulpmiddel, dan dient dit te voldoen aan de Europese richtlijn voor medische hulpmiddelen, naast eventuele andere wetgeving zoals in het geval van scootmobiels de Wegenverkeerswet. Hoeveel wielen een scootmobiel moet hebben, wordt niet in de wetgeving voor medische hulpmiddelen voorgeschreven. Wel dat de fabrikant een risicoanalyse moet hebben gedaan, waarmee hij aantoont dat de baten van het gebruik van het medisch hulpmiddel opwegen tegen de risico's. Daarnaast neemt een bestuurder van een scootmobiel deel aan het verkeer en dient zich zodoende te houden aan de vereisten die ook voor andere weggebruikers gelden. Een scootmobiel kan voldoen aan de wettelijke vereisten die aan medische hulpmiddelen worden gesteld en in dat kader veilig worden geacht door de IGZ. De risico's in de praktijk worden ook bepaald door andere omstandigheden zoals de toestand van de weg en de verkeerssituatie, in combinatie met de rijvaardigheid van betrokkene. Deze risico's vallen buiten het toezicht van de IGZ.

Vraag 11
Kunt u aangeven of scootmobiels gekeurd worden als zijnde voertuig voor de openbare weg? Zo ja, hoe is het mogelijk dat er gevaarlijke en instabiele scootmobiels op de weg verschijnen? Zo nee, waarom gebeurt dit niet en hoe waarborgt u dan de veiligheid van bestuurders van scootmobiels?

---

[5] amazonaws.com/media.blijfveiligmobiel.nl/111115_CursusboekScootmobiel_binnenwerkDEF.pdf

Antwoord 11

Scootmobiels vallen in de categorie gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen. Hiervoor gelden geen toelatingseisen, zoals die wel voor andere motorvoertuigen gelden. Wel gelden er permanente eisen waaraan het voertuig moet voldoen. Deze staan in de Regeling voertuigen; de agent op straat kan op deze eisen controleren. Deze permanente eisen betreffen de constructie, de remmen, stuurinrichting, verlichting, etc. Wanneer een scootmobiel aan de permanente eisen voldoet, dan wordt deze geacht veilig te zijn bij normaal gebruik.

Bij het rijden op een scootmobiel zijn er aantal zaken waarop gelet moet worden, die bij andere voertuigen in veel mindere mate gelden. Zo is het belangrijk een stoep/drempel altijd recht op en af te rijden, als het kan daar waar een verlaging in de stoep zit en moeten bochten rustig worden genomen. Het is naar huidig inzicht dus niet zo dat er gevaarlijke en onstabiele scootmobiels op de markt komen, maar het komt wel voor dat een scootmobiel niet op de juiste wijze wordt bestuurd.

Om dit te voorkomen worden er op veel plaatsen cursussen aangeboden voor het rijden op de scootmobiel zoals ook aangegeven in antwoord op vraag 4 en 5. Ik ben geen voorstander van een rijbewijsplicht. De overheid vindt het belangrijk dat gehandicapten en ouderen zelfstandig mobiel kunnen zijn, zodat ze actief kunnen deelnemen aan het sociaal en economisch verkeer. Voor hen is een gehandicaptenvoertuig (zoals een scootmobiel) vaak de enige mogelijkheid om zelfstandig mobiel te kunnen zijn.